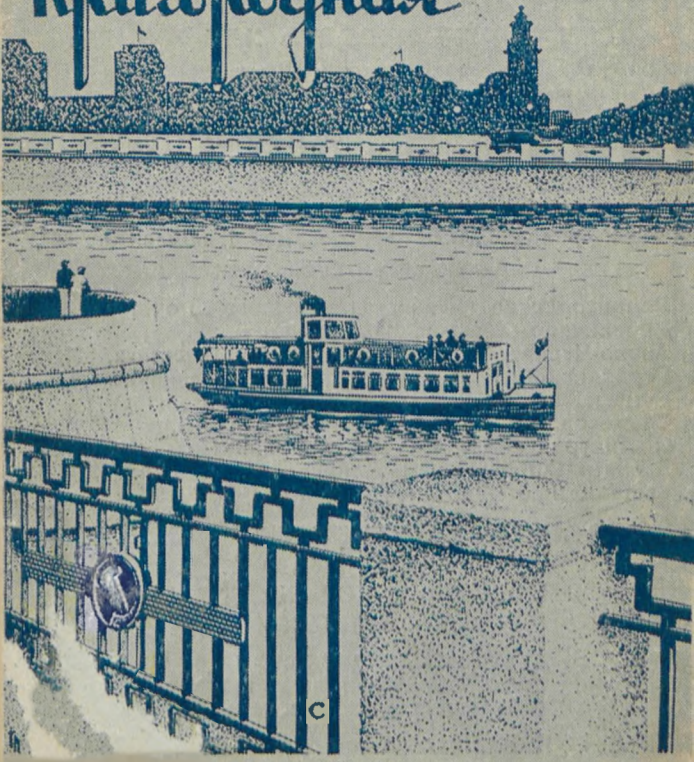
МОСКВА—РЕКА

пригородная



СССР НАРКОМВОД 1937

СОЮЗПРЕДСПРОС НКТП

ЗАВОДЫ, СТРОЙКИ, ХОЗОРГАНЫ!

Если нужно продать или купить

оборудование (паросиловое, электрическое, станочное, строительное, транспортное и др.) и производственно-технические материалы (металлы, инструмент, арматура, металлоизделия, стройматериалы и др.), выявленные в порядке мобилизации внутренних ресурсов

ОБРАЩАЙТЕСЬ В СОЮЗПРЕДСПРОС

(Москва, Хрустальный переулок, дом 1, помещение 84),

или его отделения:

Ленинградское (Ленинград, проспект 25 октября, 30),
Украинское (Харьков, Дом проектов),
Азово-Черноморское (Ростов н/Д, Тургеневская, 58),
Горьковское (г. Горький, Канавино, 24 линия),
Куйбышевское (Куйбышев, Дом промышленности),
Свердловское (Свердловск, ул Ленина 41),
Сталинградское (Сталинград, Базарная пл., корпус 8),
Западно-Сибирское (Новосибирск, Красный пер., 9),
Ташкентское (Ташкент, Пушкинская, 2).

В 1937 г. ставки за посреднические операции снижены в два раза.

ПОЛЬЗУЙТЕСЬ ВЫХОДЯЩИМ КАЖДУЮ ШЕСТИДНЕВКУ

„Бюллетенем предложения и спроса на машинооборудование и материалы производств.-техническ. назначения"

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
на год—48 руб., на 6 месяцев—24 руб.

Сбережения

УДОБНО
и ВЫГОДНО
хранить
в сберегательной
КАССЕ

Сберегательная касса

ПРИНИМАЕТ вклады и выдает их по первому требованию вкладчика

СТРОГО СОБЛЮДАЕТ тайну и неприкосновенность вкладов.

ПРИНИМАЕТ завещательные распоряжения по вкладам.

УПЛАЧИВАЕТ проценты по вкладам.

ПЕРЕВОДИТ вклады в любую другую сберегательную кассу.

ВЫДАЕТ и оплачивает аккредитивы

ОПЛАЧИВАЕТ выигрыши и купоны по облигациям госзаймов.

Настойка на рябине, сахаре и других ароматичных специях.

МОСКВА-РЕКА
ПРИГОРОДНАЯ

СПРАВОЧНИК-ПУТЕВОДИТЕЛЬ
ПО МОСКВЕ-РЕКЕ
В ПРЕДЕЛАХ ГОРОДА И ЕГО ОКРЕСТНОСТЕЙ

НАВИГАЦИЯ 1937 ГОДА

★

НАРКОМВОД ★ МОСКВА

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
1. Москва дворянско-купеческая	5
2. От Москвы дворянско-купеческой к Москве социалистической	6
3. Генеральный план реконструкции Москвы .	16
4. Водный транспорт Красной столицы	19
5. Маршрутные описания	33
а) Общий обзор	33
б) Маршрут Крылатское—Киевский вокзал	38
в) Киевский вокзал—Новоспасский мост, Крымский мост—Ногатино.	46
г) Маршрут Речной вокзал — Андреевка — устье р. Пахры	52

Отв. ред. К. И. Шеин — Техн. ред. И. И. Феденко

Сдано в набор — Подписано к печати 19/VI
2 1/8 печ. листа — В печ. листе 53 312 знаков
Уполн. Главлита Б —20781 — Заказ 2335 — Тираж 3000 экз.
Издание Наркомвода — Изд. № 41

Центр. тип. Наркомата Обороны СССР им. Клима Ворошилова. Москва, ул. Маркса и Энгельса 17.

I. Москва дворянско-купеческая

Москва до Октябрьской революции была городом барских особняков и доходных домов, с одной стороны, и жалких лачуг на грязных и неблагоустроенных окраинах, — с другой. По официальным данным городской управы, свыше одной трети населения (около 500 тыс. человек) ютилось в подвальных и чердачных помещениях, в общих фабричных казармах с койками в 2—3 яруса. И за эту жалкую жилищную площадь толстосумы-домовладельцы собирали ежегодно около 60 миллионов рублей квартирной платы. Москва была грязным, неблагоустроенным городом с крайне высокой смертностью. По своему уровню город соответствовал варварскому российскому капитализму.

Дореволюционная дворянско-купеческая Москва, как зеркало, отражала в себе «расейскую» отсталость, купеческий разгул, поповское мракобесие, обжорство одних и голод других, бесшабашную эксплоатацию трудящихся.

Московская городская дума почти совершенно не заботилась о благоустройстве города. Когда в 1908 г. московские газеты вдруг обратили внимание, что Москва зловонна, темна, грязна, антисанитарна, пыльна, гласный городской думы отстав-

ной генерал Колокольцев в речи, произнесенной на заседании думы, с негодованием отвечал на эти нападки печати:

«Кричат о вони, о пыли наших улиц, о грязи всюду... Я спрашиваю, господа, кому не дорог наш русский дух, наша родная матушка-Москва? Жидам и красным хулителям всего святого. Такою Москва была — такою и будет».

Развивалась Москва крайне беспорядочно и стихийно. Узкие, кривые, грязные, душные, пыльные, немощеные улицы, обилие переулков и тупиков, беспорядочная смесь архитектурных стилей, огромное количество церквей и монастырей определяли облик города. Весьма был низок уровень городской культуры: энергетики, водоснабжения, канализации и особенно транспорта. В этих областях преобладал иностранный капитал. Чудовищный контраст между утопавшими в роскоши кварталами паразитических классов, с одной стороны, и утопавшими в грязи кварталами рабочих и городской бедноты, с другой,—такова была дворянско-купеческая Москва. Из всех крупных городов Европы и Америки дореволюционная Москва была самым неблагоустроенным городом.

II. От Москвы дворянско-купеческой к Москве социалистической

Октябрьская революция, ликвидировавшая буржуазно-помещичье господство, превратила городское хозяйство из средства дополнительной эксплоатации рабочих масс в организацию обслуживания их материальных и культурно-бытовых нужд.

Советская власть поставила городское хозяйство на службу пролетариату. Она экспроприировала полностью все дома капиталистических домовладельцев и передала их городским советам; произвела массовое вселение рабочих с окраин в буржуазные дома.

За годы революции свыше 500 тыс. человек переселено из подвалов и лачуг московских окраин в большие квартиры.

В первые годы после победы над интервентами и белогвардейцами советская власть начала огромную работу по восстановлению промышленности и сельского хозяйства. Добившись первых успехов в этой области, партия и правительство приступили к восстановлению городского хозяйства.

В 1931 г. на июньском пленуме ЦК ВКП(б) по инициативе великого вождя трудящихся всего мира тов. Сталина был поставлен доклад Л. М. Кагановича о московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР.

Пленум ЦК дал четкие решения о путях реконструкции и строительства городов СССР и Москвы.

Пленум указал следующее:

«Индустриализация страны, создание новых промышленных очагов в крестьянских районах, переустройство всего сельского хозяйства на социалистических началах ведут не только к росту населения и прежде всего пролетариата в старых городах, но и к возникновению новых городов, к превращению так называемых городских поселков и нынешних районных центров в социалистические города, которые должны обеспечить культурный под'ем и охрану здоровья широких трудящихся

масс, повышение производительности труда и освобождение женщины-работницы от оков домашнего хозяйства.

В борьбе за пятилетку, за дальнейшие успехи социалистического строительства, за улучшение материально-бытовых условий трудящихся, за культурный под'ем и охрану их здоровья, за неуклонный рост реальной зарплаты, вопросы городского хозяйства (жилище, водоснабжение, освещение, отопление, канализация, городской транспорт, внешнее благоустройство, бани, прачечные, общественное питание) приобретают крупнейшее значение.

Пленум ЦК ВКП(б) ставит перед всеми партийными, советскими, профсоюзными и хозяйственными органами боевую задачу скорейшей ликвидации отставания городского хозяйства от общего развития и решительного перелома в темпах его развития».

Шесть лет прошло с момента опубликования этих решений. За эти годы проделана огромная работа по развитию и реконструкции городского хозяйства советской страны.

Сломаны традиции градостроительства капиталистической России. Бурными, не поддающимися учету темпами растут советские города. Маленькие поселки превратились в большие города с полуторастотысячным — двухсоттысячным населением. В казахстанских степях, в таежных районах Сибири, на Урале, у берегов Северного Ледовитого океана, в угольном Донбассе выросли новые культурные городские центры. За эти шесть лет затрачено только на жилищное строительство шесть миллиардов рублей. В городах построены сотни прекрасных школ,

новых вузов и втузов, тысячи техникумов и школ ФЗУ, десятки образцовых больниц.

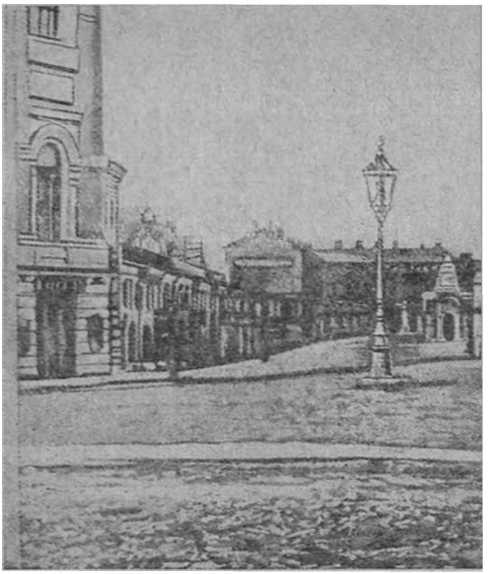
До революции водопровод имели только столичные и несколько губернских городов царской России. В Баку десятилетиями безуспешно пытались построить водопровод. Советы за несколько лет построили водопроводы в Иваново-Вознесенске, Баку, Свердловске, Петрозаводске, Орле, Тагиле, Ереване и других городах. Сооружен мощный Донецкий водопровод, который дал возможность подвести питьевую воду в Луганск, Артемовск, Сталино и др. Сейчас свыше 500 городов Советского Союза имеют водопровод.

К началу революции меньше 20 проц. городов освещалось электричеством, в остальных безраздельно властвовала керосиновая лампа. Сейчас свыше 90 проц. городов освещается электричеством.

На жалком, сером фоне пыльных городов царской России выделялись только церкви, «номера» и пожарная каланча. Сейчас в промышленных городах построены дворцы культуры, театры, клубы, парки культуры и отдыха.

Чеховский архитектор Полозиев («Моя жизнь») проектировал скучные, однообразные, серые, нелепые дома. «У фасада упрямое, черствое выражение, линии сухие, ровные, крыша низкая приплюснутая, а на толстых, точно сдобных, трубах непременно проволочные колпачки с черными визгливыми флюгерами»...

Лучшие архитекторы страны оформляют теперь новые советские города, его улицы и здания. Некоторые считают, что упрощенное, грубое оформление это стиль пролетарской архитектуры. Нет



Старый Охотный ряд.

Новый Охотный ряд

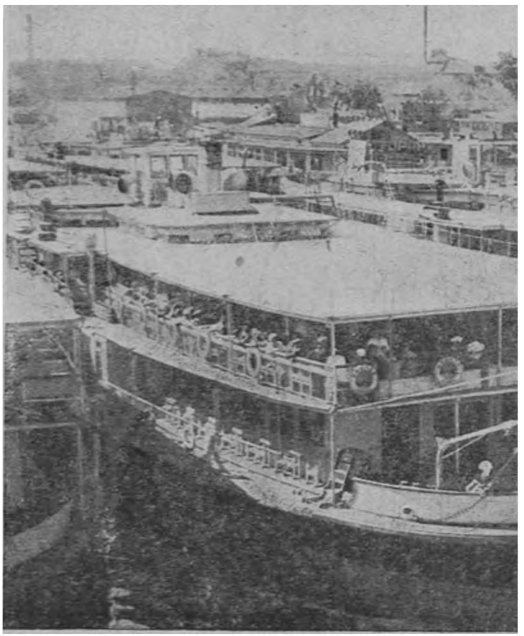
уж, извините, пролетариат хочет не только иметь дома, не только удобно в них жить, но также иметь дома красивые. И он добьется того, чтобы его города, его дома, его архитектура были более красивыми, чем в других городах Европы и Америки» (Л. М. Каганович).

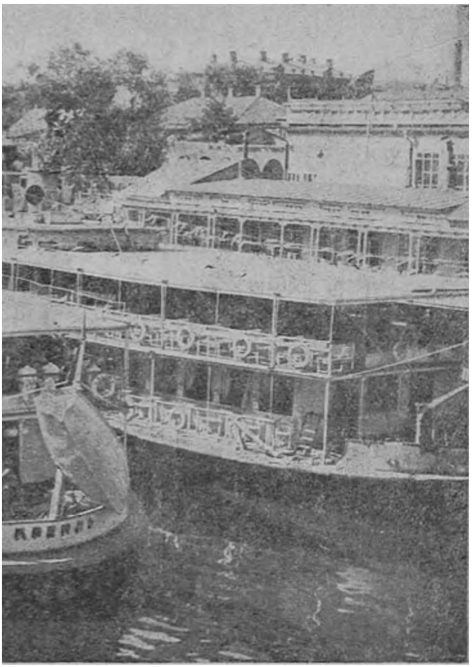
На XVII с'езде ВКП(б) тов. Сталин сказал:

«Изменился облик наших крупных городов и промышленных центров. Неизбежным признаком крупных городов буржуазных стран являются трущобы, так называемые рабочие кварталы на окраинах города, представляющие груду темных, серых, большей частью подвальных, полуразрушенных помещений, где обычно ютится неимущий люд, коснеющий в грязи и проклинающий судьбу. Революция в СССР привела к тому, что эти трущобы исчезли у нас. Они заменены вновь отстроенными хорошими и светлыми рабочими кварталами, причем во многих случаях рабочие кварталы выглядят у нас лучше, чем центры города».

Ярким показателем крупных успехов советской страны в деле реконструкции городского хозяйства является проделанная работа по перестройке Москвы — красной столицы СССР.

Москва социалистическая развивалась невиданными в истории буржуазных городов темпами. Коренным образом изменился облик Москвы. На бывших грязных и запущенных окраинах выросли благоустроенные рабочие районы с капитальными многоэтажными домами, школами, клубами, универмагами. Москва все более и более становится красивым и чистым городом. Москва — мировой центр научной мысли, литературы и искусства. Пролетарская





Экскурсионные пароходы.

Москва — город напряженного, свободного, творческого труда, гигантского, бурного строительства.

За годы революции в Москве выстроены сотни новых домов с жилой площадью свыше 5,5 млн. кв. метров. Построены новые школы, театры, кино, клубы, детские сады, ясли, столовые, магазины, фабрики-кухни, хлебозаводы, общественные здания для учреждений. Свыше 3 млн. кв. метров мостовых получили усовершенствованные покрытия; мощность водопровода возросла вдвое; канализационная сеть выросла на сотни километров; протяженность трамвайных линий выросла на 100 с лишком километров. Созданы регулярные автобусные и троллейбусные линии. Москва обогатилась 25 километрами теплофикационных сетей, причем это является лишь началом огромного размаха важнейшего дела теплофикации в нашей стране. Расширены и построены новые парки культуры и отдыха, зоны зеленых насаждений внутри города.

Гиганты тяжелой индустрии, машиностроения, станкостроения, электротехники, химии, выросшие за эти годы на территории Москвы, наряду с другими крупнейшими предприятиями Советского Союза, составляют красу и гордость всей нашей страны. Кому неизвестны эти популярнейшие в Союзе предприятия: автозавод имени Сталина, завод «Шарикоподшипник» им. Кагановича, Электрокомбинат им. Куйбышева, завод им. Ленсо «Серп и Молот», инструментальный завод «Калибр», «Фрезер».

Важнейшей составной частью реконструкции Москвы является строительство метрополитена и канала Москва — Волга.

Первая очередь строительства метрополитена закончена. На линиях Сокольники — Парк Культуры и Отдыха и Сокольники — Киевский вокзал открыто регулярное движение.

Метро внес крупные изменения и в облик города. Москва обогатилась рядом красивых и изящных архитектурных сооружений. Построено 18 надземных вестибюлей и 14 подземных станций метрополитена. Мрамором, гранитом, метлахской плиткой и другими ценными материалами отделаны эти сооружения. Богатое сочетание материалов, цветов и красок, монументальность — все это создало из каждой станции и вестибюля единое, цельное по стилю архитектурное сооружение. Во всем величии встают перед нами радостные, богатые формы социалистического зодчества.

Только наши советские рабочие—подлинные творцы нового, невиданного в истории социалистического общества, лучшие ценители труда и искусства, — только они, руководимые партией большевиков во главе с товарищем Сталиным, могли создать такое сооружение. Только им, подлинным хозяевам всех богатств, какие есть в стране, под силу было в короткие сроки создать такое монументальное сооружение, рассчитанное на долгие века, на службу себе и нашим будущим поколениям.

Величайшая в мире по размахам, капиталовложениям и качеству стройка московского метро первой очереди закончена в максимально короткие сроки.

III. Генеральный план реконструкции Москвы

Нынешняя Москва, как небо от земли, отличается от старой купеческой Москвы, города церквей и трактиров. Уже проделана огромная работа, уже начинают цвести рабочие окраины, уже возносятся к небу громадные здания, уже работает чудо техники — московское метро, уже плывут красавцы-теплоходы по голубой ленте канала Москва—Волга. Но все это небольшая часть в сравнении с тем, что предстоит сделать по плану партии и правительства.

В июле 1935 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР утвердили грандиозный план социалистической реконструкции красной столицы.

В этом историческом постановлении ЦК и СНК сказано:

«Стихийно развивавшаяся на протяжении многих веков Москва отражала даже в лучшие годы своего развития характер варварского российского капитализма. Узкие и кривые улицы, изрезанность кварталов множеством переулков и тупиков, неравномерная застройка центра и периферии, загроможденность центра складами и мелкими предприятиями, низкая этажность и ветхость домов при крайней их скученности, беспорядочное размещение промышленных предприятий, железнодорожного транспорта и других отраслей хозяйства и быта — мешают нормальной жизни бурно развивающегося города, в особенности городскому движению и требуют коренного и планомерного переустройства.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР устанавливают, что на основе решений июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. широко развернуты работы по реконструкции городского хозяйства Москвы, благодаря чему жизненные условия трудящихся города значительно улучшены, — строительство метрополитена и канала Москва — Волга, расширение важнейших центральных улиц и площадей, сооружение гранитных набережных и усовершенствованных мостовых, общественных, жилых домов и школ, фабрик-кухонь и столовых общественного питания, заводов механизированного хлебопечения и холодильников, развитие теплофикации и упорядочение снабжения населения топливом, рост водоснабжения, улучшение дела очистки города и т. д.

Огромные работы по реконструкции городского хозяйства Москвы, производимые в настоящее время, еще больший размах этих работ в ближайшем будущем придают твердому плану застройки города исключительное значение, ибо широкое развертывание строительства Москвы без единого плана может в дальнейшем чрезвычайно осложнить жизнь и переустройство города.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергают проекты сохранения существующего города, как законсервированного музейного города старины, с созданием нового города за пределами существующего. ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергают также предложения о сломке сложившегося города и постройке на его месте города по совершенно новому плану. ЦК ВКП(б) и СНК СССР считают, что при определении плана Москвы необходимо исходить из сохранения основ исторически сложившегося города, но с ко-

ренной перепланировкой его путем решительного упорядочения сети городских улиц и площадей. Важнейшими условиями этой перепланировки являются: правильное размещение жилых домов, промышленности, железнодорожного транспорта и складского хозяйства, обводнение города, разуплотнение и правильная организация жилых кварталов с созданием нормальных, здоровых условий жизни населения города.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР считают, что во всей работе по перепланировке города должно быть достигнуто целостное архитектурное оформление площадей, магистралей, набережных, парков, с использованием при строительстве жилых и общественных зданий лучших образцов классической и новой архитектуры, а также всех достижений архитектурно-строительной техники. Холмистый рельеф Москвы, Москва-река и Яуза, разрезающие город в разных направлениях, богатейшие парки города — Ленинские горы, парк им. Сталина, Сокольнический парк, Останкинский, Покровско-Стрешневский с Химкинским водохранилищем, — все это позволяет об'единить все разнообразие отдельных частей города, создать подлинно социалистический город».

Генеральный план реконструкции Москвы увлекает грандиозностью поставленных задач, своим величием, простотой и убедительностью.

Пройдет десятилетие, и в этот невиданно короткий срок Москва, складывавшаяся веками, станет городом, самая внешность которого будет соответствовать величию переживаемой нами эпохи, и жизнь в котором будет поистине прекрасна. Это будет в полном смысле слова город социализма, мо-

гучее воплощение творчества, радости, счастья и высочайшей человеческой культуры.

IV. Водный транспорт Красной столицы

Грандиозный план реконструкции столицы Советского Союза выдвинул во весь рост задачу создания мощного транспорта для обслуживания нужд социалистических предприятий и населения города.

Самый короткий в мире рабочий день, чрезвычайно высокий уровень политической активности, непрерывное улучшение культурно-бытовых условий и огромный рост культурных потребностей и запросов вызвали большой рост подвижности населения советских городов, особенно Москвы.

В клуб, в театр и кино, в парки культуры и отдыха и сады, на курсы и кружки, в музеи и галлереи, к прохладе деревьев и реки, на катки ежедневно тянутся тысячи трудящихся Москвы.

За последние годы в Москве широко развился новый вид сообщения—речные трамваи. В выходные дни на небольших катерах, на пригородных и экскурсионных москворецких судах катается несколько десятков тысяч человек.

Огромный рост пассажироперевозок по Москве-реке начинается с 1937 г. в связи с сооружением одного из величайших мировых гигантов—канала Москва—Волга.

Решение о сооружении канала было принято по инициативе тов. Сталина в июне 1931 г. на пленуме ЦК ВКП(б).

В 1931 же году начались подготовительные работы, в 1932 г. было установлено самое удобное и выгодное направление канала.

В 1933 г. было блестяще закончено строительство Беломорско-Балтийского канала имени Сталина работниками Народного комиссариата внутренних дел; им же поручено строительство и канала Москва—Волга.

Канал Москва—Волга является одним из крупнейших каналов в мире.

Из приведенной ниже таблички видна вся грандиозность постройки канала Москва — Волга.

Название каналов	Длина пути (в км)	Об'ем землян. работ (в млн. куб. м)	Об'ем бетон. работ (втыс. куб. м)
Панамский (Америка) .	80	160	3,860
Манчестерский (Англия) . . .	57	35	0,365
Беломорский им. Сталина	227	21	0,395
Москва—Волга .	128	202	3,112

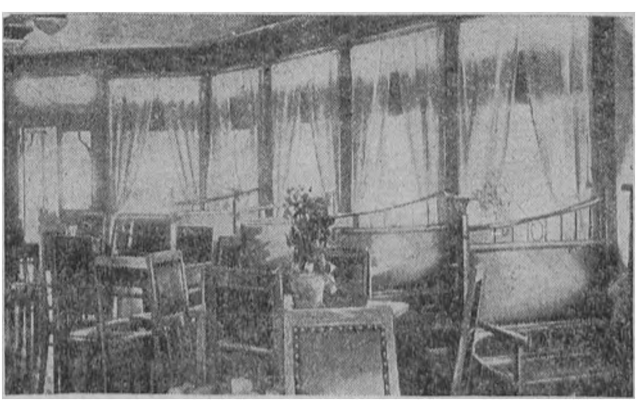
По длине Беломорский канал больше чуть не в два раза канала Москва—Волга. Но там пришлось прорыть только около 40 километров, остальная часть канала идет по рекам и озерам. В канале Москва—Волга выемки и насыпи протянулись чуть

ли не по всей его длине. Вот почему земляные работы почти в 10 раз больше, чем на Беломорстрое.

Канал начинается на правом берегу р. Волги у с. Иваньково в 8 км выше впадения р. Дубны. Здесь Волга преграждена плотиной, образующей обширное водохранилище, так называемое Московское море.

От Волги до г. Дмитрова канал идет на юг с некоторым отклонением на юго-восток. От г. Дмитрова канал также имеет южное направление с некоторыми местными отклонениями.

Около ст. Икша канал поворачивается на юго-восток, направляясь по долине р. Черной до впадения ее в р. Вязь. Далее канал принимает южное направление и сходит в долину р. Клязьмы, после чего снова принимает южное направление до соединения с р. Москва.



Уголок салона парохода „Динамовец".

На канале построено свыше 200 гидротехнических сооружений, в том числе 11 шлюзов, 3 бетонных и 8 земляных плотин, 5 исключительных по мощности и новизне конструкций насосных станций, 8 гидроэлектростанций, 19 железнодорожных и шоссейных мостов, 2 тоннеля и много менее крупных сооружений (труб, дюкеров, водоспусков и т. д.).

Канал Москва—Волга воплотил в своих сооружениях самое лучшее, самое совершенное, самое передовое, что есть в мировой науке и технике.

Сооружение канала еще раз показало огромные достижения социалистической индустрии, давшей строителям канала много сложнейших механизмов и агрегатов.

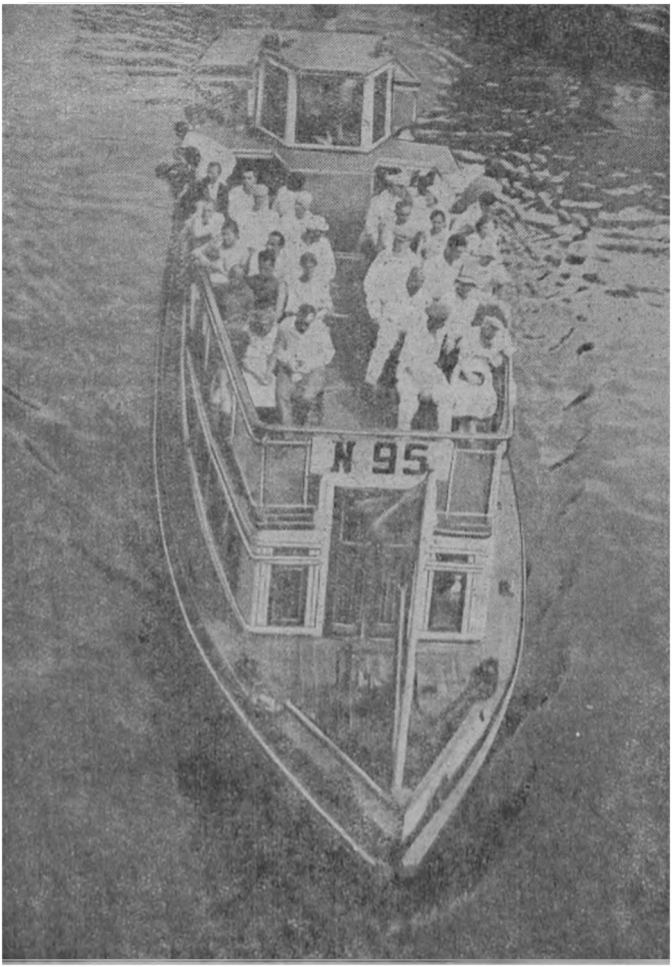
Сооружение канала также показало огромный рост советской технической интеллигенции, представители которой на канале дали много новых конструкций и схем сооружений.

Что дает канал Москва — Волга столице и всей стране?

Москва — Волга — это прежде всего обильная вода для населения и промышленности Москвы.

До революции на каждого москвича приходилось только около 60 литров воды в сутки, т. е. почти в 5 –6 раз меньше того, что получает житель Парижа и Нью-Йорка. Это яркий показатель отсталой некультурной царской Москвы.

Советская власть уже увеличила суточное потребление воды вдвое, но этого конечно мало, чтобы



Водный трамвай типа инж. Туркова

наладить чистоту и гигиену в таком большом городе.

Канал Москва — Волга увеличивает суточное потребление воды настолько, что догонит норму Нью-Йорка.

Канал Москва—Волга — это великий водный путь из Москвы на север через Балтийское море, Онежское озеро, Беломорско-Балтийский канал.

Канал — это дешевое судоходство из Москвы во все концы Советского Союза. Канал обеспечит переброску грузов промышленности из Москвы, ввоз хлеба с Волги на север и переброску леса и других материалов с севера по Союзу.

Канал свяжет столицу с пятью морями: через Мариинскую водную систему—с Балтийским морем, через Беломорский канал имени Сталина — с Белым морем, через Волгу — с Каспийским. С осуществлением же постройки Волго-Донского канала и остальными двумя морями — Азовским и Черным.

Канал Москва - Волга имеет важное значение не только для экономики, но и для обороны страны. Чтобы пройти из Черного моря в Балтийское наши суда плывут вокруг всей Европы. Этот путь отнимает много времени, а в случае нападения на нас западных империалистов может оказаться и совсем закрытым для нас.

Канал построен с таким расчетом, что по нему будут ходить большие волжские паротеплоходы и большегрузные баржи.

Большое значение имеет канал для развития пассажирских перевозок.

Речной транспорт занимает второе место среди всех видов транспорта по об'ему пассажирских перевозок.

Из года в год растут пассажирские потоки, направляющиеся со всех концов советской земли в Москву. Сюда едут с севера и юга, из Казахстана и Урала, Северного Кавказа и Дальнего Востока, из Сибири и Украины, из Белоруссии и с северных окраин. Из всех республик и областей едут делегаты различных с'ездов, конференций, совещаний и слетов. Ударники полей, стахановцы промышленности и транспорта едут в Москву для того, чтобы поделиться своим опытом, обсудить, как идет и развертывается социалистическое строительство, как успешнее его вести. Едут и по другим делам — на работу, в отпуск, на учебу. Многочисленные экскурсии из самых отдаленных уголков Союза в течение всего года посещают Москву. Здесь они знакомятся со строительством города, новыми зданиями, музеями, театрами, библиотеками, Центральным парком культуры и отдыха, метро, посещают мавзолей и музей Ленина, летом совершают прогулки на водных трамваях к Ленинским горам и по направлению к Кунцеву, совершают экскурсии на фабрики, заводы и т. д.

Пассажирские потоки растут и по другим городам Союза.

Небывалая по размаху стройка вызвала нужду в массовой рабочей силе, в деловом общении, в тщательном изучении новых районов.

Отсюда непрерывный рост пассажирского движения.

Пассажирские перевозки по речному транспорту по сравнению с 1913 г. выросли более чем в четыре раза.

Города Советского Союза расширяются, вокруг городов растет кольцо новых фабрик, заводов, пригородных хозяйств, дач, санаторий, домов отдыха. Все это вызывает новый рост пригородных и внутригородских перевозок, в том числе и по водным — речным путям.

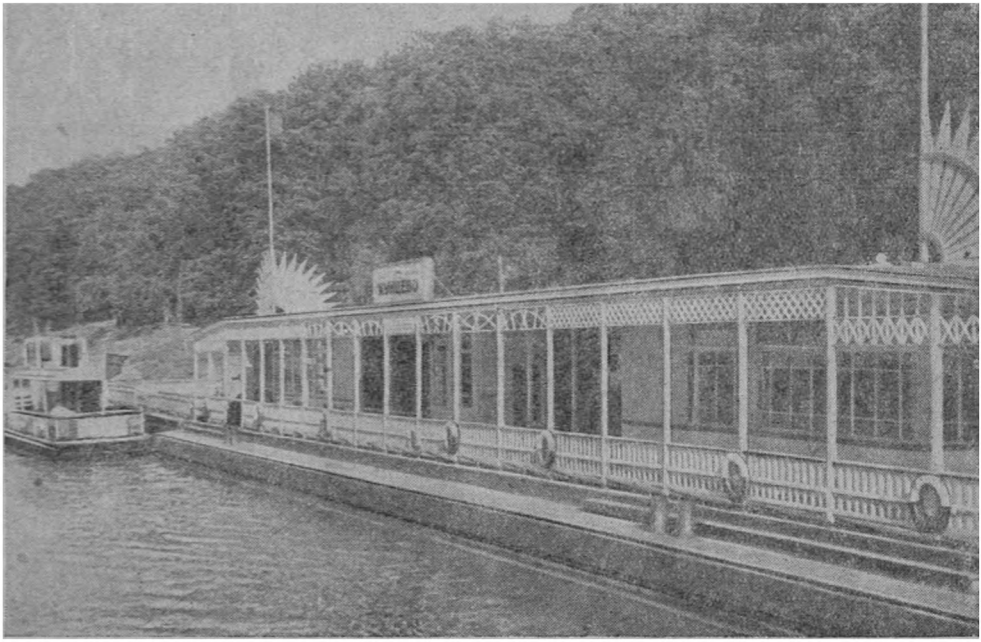
Особенно выросли за последние годы пригородные и внутригородские перевозки по Москве-реке.

В дореволюционное время судоходство по Москве-реке было весьма незначительным. В 1837 г. в черте Москвы были построены Бабьегородская плотина и в отводном канале Краснохолмский шлюз. Это создало подпор воды на участке от Крымского моста и выше.

Гораздо позднее, в 1873 г., Москва-река была передана в монопольное содержание частной французской компании, образовавшей «Т-во Москворецкого буксирного пароходства», которым были построены на участке от Москвы до Коломны 6 шлюзов с плотинами в Перерве, Беседе, Андреевке, Софьине, Фаустове и Северке. Плотины системы Пуарэ разборные, шлюзы длиной 205 м. Работы по шлюзованию реки были закончены в 1877 г.

В 1902 г. товарищество это, несмотря на то, что срок концессии не истек (концессия была на 50 лет), вследствие убыточности ликвидировало свое дело. Москворецкий путь перешел в казну.

С этого времени на Москве-реке начинается рост пароходного грузового движения. Сюда направляют-



Кунцево. Пристань водных трамваев.

ся пароходовладельцы с Волги, Камы и Вятки. Они устанавливают регулярные рейсы главным образом по отправке грузов в закрытых баркасах из Москвы в Н.-Новгород на ярмарку и обратно.

Правильного движения пассажирских судов от Москвы не существовало. Оно начиналось ниже на Оке, от Рязани.

Внутригородское пароходное движение в Москве исчерпывалось несколькими «финляндчиками» — катерами финляндского типа, курсировавшими нерегулярно, главным образом по праздникам, на участке Болотная площадь — Дорогомиловский мост.

Отцы города совершенно не интересовались Москвой-рекой вообще.

В годы гражданской войны, когда железнодорожный транспорт работал с исключительной нагрузкой и особым напряжением, на Москве-реке впервые открылось пассажирское движение от Москвы до Рязани небольшими одноэтажными пароходами. Позднее были введены пароходы большего размера двухэтажного типа, а затем линия Москва — Рязань была слита с линией Рязань — Горький в одну беспересадочную линию Москва — Горький.

С навигации 1933 г. эта линия установлена сквозной, беспересадочной, до Уфы.

В первые же дни своей работы линия Москва — Уфа стала привлекать большое количество туристов и отпускников. В 1936 г. пароходами этой линии было перевезено 400 тыс. пассажиров. В целях разгрузки этой линии от пассажиров местного направления с навигации 1935 г. была открыта вторая линия от Москвы до Горького ежедневно.

Линия Москва — Уфа обслуживается новыми специально оборудованными пароходами «Башкир», «Л. М. Каганович», «Менжинский», «Память Покровского», «Максим Горький», «Григорий Пирогов», «Правда», «София Перовская» и другими.

Если в отношении пассажирского транзитного движения по Москве-реке достигнуты в сравнении с прошлым исключительные успехи, и река из почти неосвоенной на наших глазах превратилась в транзитную магистраль, то и в развитии пригородного движения последние 2—3 года дали также исключительные результаты.

До 1931 г. внутригородское пароходное движение по Москве-реке носило случайный характер. В 1921—1922 гг. в пределах города совершали рейсы небольшие одноэтажные пароходы «Совет» и «Витязь». С 1929 г. специальный экскурсионный пароход «Кр. Пионер» совершал рейсы от Москвы до Перервы, а иногда и до Беседы, главным образом с массовыми экскурсиями рабочих, которые организовало Общество пролетарского туризма и экскурсий (ОПТЭ).

В 1931 г. на Москве-реке впервые появились регулярными рейсами водные трамваи — небольшие катера одного типа.

В 1933 г. количество водных трамваев увеличилось почти в 3 раза, вступили в линию два двухэтажных экскурсионных парохода («Динамовец» и «Энергетик»), по отделке и комфорту не уступающие лучшим рейсовым пароходам этого типа. Осенью были введены два стосильных теплохода («Опыт» и «Городец»).

Для эксплоатации водных трамваев, экскурсионных пароходов и теплоходов было создано самостоятельное Московское пригородное пароходство.

В навигации 1934—36 гг. рейсы водных трамваев в пределах Москвы и ее дачных мест охватывали уже значительный район Москвы-реки, от Кунцева до Андреевки, т. е. на расстоянии 78 км.

Рост пригородного движения по Москве-реке характеризуется следующими данными:

Годы	Число судов	Колич. перевезенных пассажиров
1931 . . .	17	333 тыс.
1932	27	1 324 „
1933	27	1 316 „
1934 . .	74	2 816 „
1935	76	3 987 „
1936 . .	66	4 995 „

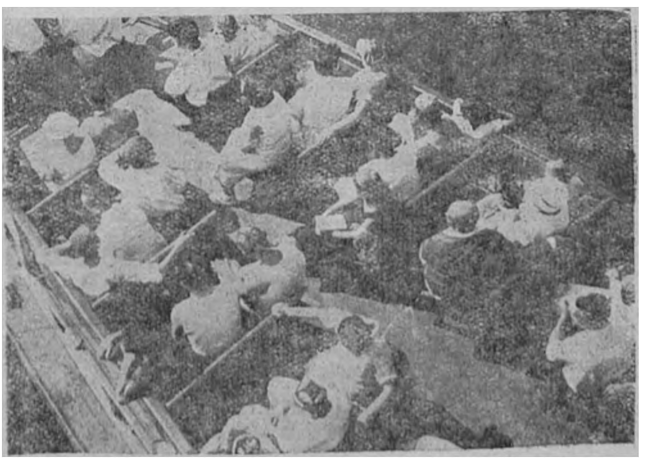
На 1937 г. Московскому пригородному пароходству при количестве 66 судов запланировано перевезти 5000 тыс. пассажиров.

В это число судов входят 5 больших экскурсионных пароходов типа «Динамовец».

В 1936 г. впервые введено твердое расписание движения катеров и теплоходов по типу жел.-дор. пригородного движения. Этим расписанием устанавливаются часы и минуты прихода и отхода катеров от пристаней.

Основным типом катеров, курсирующих на внутригородских и пригородных линиях в 1937 г., будут катера типа инж. Туркова с открытой террасой наверху, вместимостью 160, 140 и 115 человек.

В экскурсионных линиях будут курсировать комфортабельно отделанные пароходы, завоевавшие исключительную любовь москвичей — «Динамовец», «Н. С. Хрущев», «Кремль», «Память Кирова» и «Калибровщик». Весьма удачные по своим эксплоатационно-техническим качествам и расположению пассажирских помещений эти пароходы являются лучшими экскурсионными судами в Союзе. Скорость движения их 15 км в час, вместимость 450 чел.



На верхней палубе водного трамвая.

Экскурсионные пароходы даются по заявкам проф организаций, фабзавкомов главным образом для массовых экскурсий. Заявки принимаются непосредственно Московским пригородным пароходством (Набережная Горького, д. № 5).

Для внутригородских линий построен ряд катеров указанного выше типа.

В навигацию 1937 г. Московское пригородное пароходство имеет следующие внутригородские и пригородные линии:

1) Крылатское—Киевский вокзал линия обслуживается катерами 18 и 20-метровыми типа инженера Туркова вместимостью 115 и 140 человек.

2) Киевский вокзал—Новоспасский мост линия обслуживается 20 и 21-метровыми катерами типа инженера Туркова вместимостью 140 и 160 человек.

3) Крымский мост — Перерва линия обслуживается 18-метровыми катерами типа инженера Туркова вместимостью 115 человек.

4) Кожухово—Ногатино линия обслуживается катерами типа Рустон вместимостью 100 человек.

5) Экскурсионная линия Речной вокзал (у Даниловского моста)—Беседа (шлюз им. «Трудовой коммуны»)—Усады—устье реки Пахры. Линия обслуживается комфортабельно отделанными пароходами двухэтажного типа лучшими экскурсионными речными судами Союза: «Н. С. Хрущев», «Нам. Кирова», «Кремль», «Динамовец» и «Калибровщик».

МАРШРУТНЫЕ ОПИСАНИЯ

а) Общий обзор

Москва-река берет начало в пределах Западной области. Пройдя от своих истоков 40 км, она вступает незначительной рекой в Московскую область. Здесь ее ширина не более 20 м.

Вместе со своими многочисленными притоками (наиболее значительные: Руза, Истра, Нахра) Москва-река охватывает площадь в 70 тыс. кв. км. Длина Москвы-реки 488 км.

До Можайска река течет в узкой долине. Постепенно расширяясь в низовьях, она достигает ширины до 180 м.

Берега и ложе реки состоят главным образом из разного рода песков и глин.

От Звенигорода до Москвы ряд дачных пунктов, мест летнего отдыха, где каждое лето отдыхают в санаториях, домах отдыха и просто на дачах сотни тыс. москвичей.

Звенигород, Борвиха, Покровское-Стрешнево, Серебряный бор, Крылатское, Кунцево излюбленные места летнего отдыха москвичей.

До 1933 г. отдыхающие ехали сюда в переполненных поездах, автобусах (последними в Кунцево и Покровское-Стрешнево).

Москва-река на этом участке как транспортный путь не была использована. Водные трамваи здесь впервые появились в 1933 г. от Дорогомилова до Кунцева.

Участок Москва (Киевский вокзал) — Крылатское верхний плес пригородного движения, сюда едут главным образом отдыхающие.

Пробыть несколько часов в условиях пароходного плавания — это значит получить здоровый отдых, физическую зарядку на пятидневку.

Москвичи все более и более начинают пользоваться водными трамваями в целях отдыха не только в дни отпуска и в выходные дни, но и в рабочие дни.

Лозунг «все на воду» охватил в 1936 г. сотни тыс. москвичей.

В выходные летние дни московские речные трамваи перевозили до 75 тыс. чел.

Многие из них сочетали поездки по Москве-реке с экскурсиями в окрестности, на Ленинские горы, в Кунцевский парк, в Коломенское, на осмотр подмосковных фабрик, заводов, усадеб, совхозов и колхозов.

Окрестности Москвы богаты и красочны.

Подмосковье дает ряд экскурсионных возможностей для различных групп туристов и экскурсантов.

Река, лес (растительность вокруг Москвы богатая), историческое прошлое, современный подмосковный пейзаж, фабрики, заводы, совхозы и колхозы дают туристу возможность и в небольшой подмосковной экскурсии получить много нового, содержательного и интересного.

Местный туризм, также как и дальний, во многом способствует физическому и культурному развитию трудящихся.

В связи с окончанием строительства канала Москва—Волга, Москва-река в районе Кунцево представляет исключительный интерес.

Здесь у села Щукино (близ Покровского-Стрешнева) на 128 км канал входит в русло Москвы-реки.

Согласно постановлению СНК и ЦК ВКП(б) от 8 сентября 1935 г. к навигации 1937 г. осуществлена транспортная реконструкция Москвы-реки на участке Щукино—Перерва на глубину 3,5 м, с одновременным проведением хорошевского спрямления.

Судоходство на Москве-реке здесь улучшено постройкой бетонных плотин и шлюзов в Карамышеве и Перерве.

В районе Хорошевского Серебряного бора к навигации 1937 г. осуществлено спрямление Москвы-реки.

Постройка Карамышевской плотины, удаление Бабьегородской плотины установило на участке Карамышево — Перерва единый бьеф.

Кроме хорошевского спрямления, Карамышевского шлюза, которые спрямляют на Москве-реке кунцевскую петлю, оставляя Кунцево и Крылатское вне ходового фарватера, на участке Фили — Перерва будут созданы три спрямляющих канала: Дорогомиловский, Лужнецкий и Андреевский, идущие почти параллельно линии Московской Окружной ж. д.

Эти каналы разгрузят центральную часть Москвы от транзитно-грузового движения, обеспечат пропуск по Москве-реке крупнейших волжских судов и караванов, требующих более значительных габаритов мостов и радиусов закруглений, чем предусмот-

рено планом реконструкции Москвы, а также облегчат пропуск воды весеннего паводка, угрожающего ежегодным затоплением прибрежных районов столицы.

Еще в 1931—32 гг. речные трамваи проходили мимо запущенных, совершенно неотделанных набережных Москвы-реки. За все дореволюционные годы Москва-река получила только 2 км гранитных набережных.

В 1933—34 гг. было одето в гранит около 7 км набережных, а в 1935—36 гг. закончено строительство еще ряда новых набережных на Москве-реке, Яузе и водоотводном канале.

Все построенные набережные художественно оформлены, с изящными лестницами, с широкими террасами и т. д.

Согласно генеральному плану реконструкции Москвы (постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.) к концу 1938 г. будут закончены постройкой гранитные набережные вдоль берегов реки Москвы в черте города от Шелепихи до Кожухова. В течение 3 лет будут покрыты гранитными набережными берега водоотводного канала на протяжении 8 км и набережные вдоль берегов реки Яузы на протяжении 20 км.

Если прежде мелководная Москва-река несла свои мутные загрязненные воды сквозь запущенные берега, застроенные маленькими домиками, спиной обернувшимися к реке, то сейчас эта картина резко меняется.

Новые набережные Москвы-реки, покрытые гранитом, превращаются в основную магистраль города.

К концу 1938 г. в черте города от Шелепихи до Кожухова будут проведены асфальтированные проезды-улицы вдоль набережных шириной до 50 м.

В течение ближайших 3 лет асфальтированные улицы шириной до 30 м будут проведены вдоль набережных реки Яузы и водоотводного канала.

В этот же срок развернется застройка набережных домами — архитектурно оформятся Кр.-Пресненская, Смоленская, Дорогомиловская, Бережковская, Причальная, Кожевническая, Н.-Спасская и Ростовская набережные и в течение последующих лет десятилетия все остальные набережные Москвы-реки водоотводного канала и часть набережных реки Яузы (от ее устья до Садового кольца).

Набережные Москвы-реки после обводнения и облицовки по удобству для жизни будут лучшей частью города и обеспечат жителям пролетарской столицы наиболее здоровое и удобное расселение.

К 1938 г. также будут снесены мелкие постройки на стрелке водоотводного канала. Здесь будет построен монумент в память полярного похода «Челюскина» с соответствующим оформлением участка.

Такова та величественная панорама Москвы-реки, на которой пойдут трехэтажные волжские красавицы транзитных линий (Москва—Архангельск, Москва—Астрахань, Москва—Уфа, Москва—Ленинград, и др.), теплоходы местных линий (Москва—Горький, Москва—Калинин, Москва—Икша и др.), экскурсионно-прогулочные суда и многочисленные водные трамваи, автобусы и такси.

б) Маршрут Крылатское—Киевский вокзал (15 км)

Начальный пункт движения речных катеров «водных трамваев» — с. **Крылатское,** живописно расположенное на возвышенном правом берегу Москвы-реки. Здесь дачное место, хорошее купанье, прекрасный пляж. Из Крылатского интересна экскурсия в Татарово, не доходя которого следует свернуть с дороги налево, подняться на холм «Татаровские высоты». Отсюда открывается обширный вид на Москву, Кунцево, Фили, Хорошево.

В одном километре от Крылатского вверх по реке расположена Карамышевская плотина.

Ниже Крылатского — Кунцевский пляж.

Далее по течению реки, в полутора километрах от Крылатского, **Кунцево** — районный город Московской области, прекрасное дачное место.

Кунцево расположено на правом берегу Москвы-реки, соединяется с Москвой Западной ж. д. (11 км — 18 мин. езды), автобусами № 2 и «Рублево» с площ. Свердлова (35 мин. езды) и водными трамваями с Киевским вокзалом (езды около 45 мин.).

От Кунцева ж.-д. ветка на Усово, идущая через расположенное на берегу реки село Барвиха к одному из красивых мест пригородной Москвы — Усово. От ст. Романково линия имеет ветку на Рублево (водопроводная станция).

Кунцево имеет свыше 40 тыс. жителей. Здесь ряд заводов и фабрик (фабрика им. Ногина, кожевенный завод, текстильная фабрика, игольная и др.).

Москва-река около Кунцево.

Около пристани водных трамваев — большой парк, красиво расположенный вдоль крутого берега Москвы-реки.

В парке усадебный дом конца XVIII века, памятники и остатки скульптуры (мраморные статуи). Почти напротив пристани однодневный дом отдыха, рядом с пристанью купальня и лодочная станция. В выходные дни река и берег у Кунцева переполнены купающимися и отдыхающими на пляжах.

Здесь ряд мест, интересных для экскурсий (Воронцовский парк).

Против Кунцевского парка Москва-река делает петлю, длина которой по течению 10 км, прямое же расстояние между концами ее около полкилометра.

На этом кратчайшем расстоянии построен Карамышевский шлюз. С постройкой его Кунцевская пристань, также как и село Крылатское, остаются вне ходового фарватера. Сюда заходят прогулочно-экскурсионные пароходы, водные трамваи, автобусы и такси.

Кунцевская пристань водных трамваев от ж.-д. вокзала и линии автобуса № 2 в 2½ км. от Рублевского автобуса в 2 км. Около ж.-д. вокзала ряд магазинов, кафе-ресторан.

За ж.-д. вокзалом идет асфальтированное Можайское шоссе — одна из лучших автотрасс в Союзе. По Можайскому шоссе за Кунцевым село Сетунь — конечная станция автобуса № 2.

В ближайшие годы эту автобусную линию продолжать далее по шоссе, до Одинцова.

Кунцево. Усадебный дом конца XVIII в. Вид с Москвы-реки.

Автобусная линия Рублево — Москва идет через Кунцево по Рублевскому шоссе и за ж.-д. полотном около села Давыдково выходит на Можайское шоссе.

Согласно постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. о генеральном плане реконструкции гор. Москвы, расширение территории столицы производится в первую очередь за счет прилегающих к городу с юго-западной стороны земельных участков, расположены они за Ленинскими горами вдоль Москвы-реки от Кунцева до Лепина (бывш. Царицыно) площ.- 16 тыс. га. Район этот наиболее здоровый для жилья, высокий и удобный в смысле расположения пригородной территории.

Будет приступлено к постепенной застройке нового юго-западного района с проведением водопровода, канализации и других коммунальных предприятий обслуживания населения.

К концу десятилетия в этом районе будет построено новых жилых домов площадью в 1 млн. кв. м.

Все намеченные по генеральному плану для городской застройки пригородные территории, как резервные земли города, подлежат включению в черту г. Москвы по мере их застройки.

Таким образом в ближайшие годы Кунцево и весь район вниз по Москве-реке будет в составе г. Москвы.

Кварталы новых зданий, опоясанные зеленью бульваров, простором площадей, расположатся вдоль широкого Можайского шоссе, по берегам Москвы-реки, окаймленной парками, липовыми и березовыми рощами.

Зеленый юго-запад, среди которого проходит асфальтовая лента Можайского шоссе, имеет отличную высоко приподнятую территорию, треть которой покрыта лесом. Это богатейший зеленый массив нового района столицы. По санитарно-гигиеническим условиям Кунцевский район является одним из лучших подмосковных районов.

Напротив Кунцева расположено село Мневники. Здесь весь берег реки почти до дер. Шелепиха (Студеный овраг) состоит из черных юрских глин. Самое лучшее обнажение у Студеного оврага. Юрские обнажения здесь состоят из ряда ярусов, в которых залегают остатки ископаемых морских животных. Мневниковские обнажения считаются лучшими обнажениями юрского периода в Московском крае.

Пляж у Кунцево.

Ниже **дачи № 18** — первая после Кунцева остановка речных катеров — кончается высокий гористый правый берег, здесь водный трамвай подходит к концу кунцевской петли. В этом месте выход из Карамышевского шлюза.

Вторая после Кунцева остановка катеров — **Шелепиха** (левый берег). Здесь находится мельничный комбинат.

Почти напротив Шелепихи **Фили** — станция Моск. Бел.-Балт. жел. дор. По линии железной дороги до Москвы 7 км, по Москве-реке 5,5 км до Дорогомилова.

Фили также соединяются с Москвой трамвайной линией (№№ 31, 42).

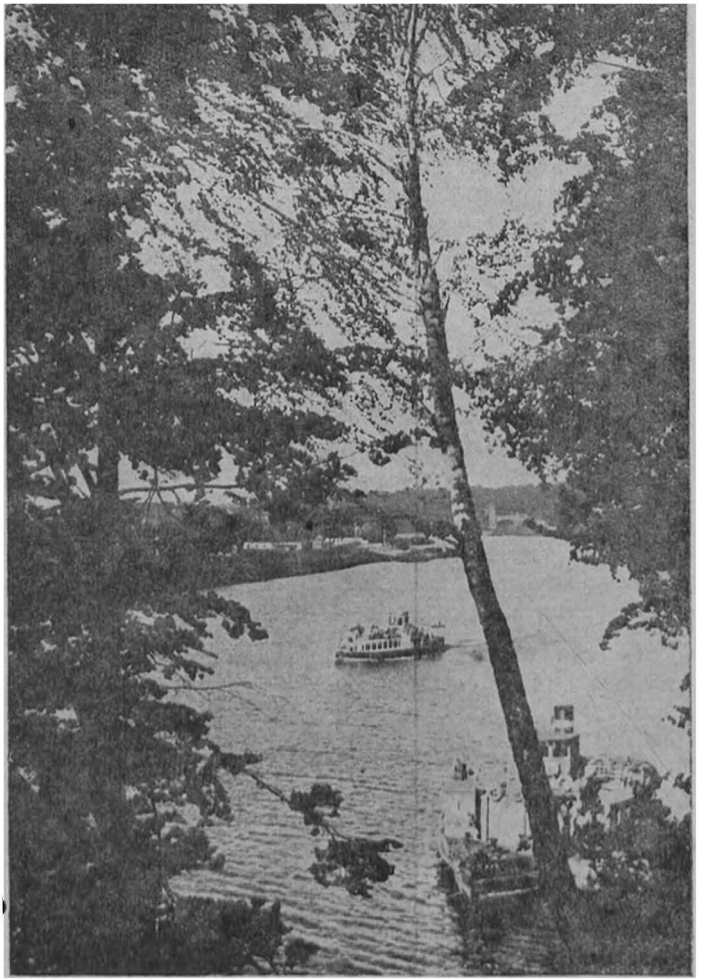
Фили входят в состав г. Москвы. Здесь толевая фабрика. Дачное место. В Филях заканчивается строительством западная гавань Московского порта.

Близ Филей в полкилометре от жел.-дор. вокзала Кутузовская изба, описанная Л. Н. Толстым в романе «Война и Мир». Здесь в 1812 г. Кутузов собрал военный совет, решивший отдать Наполеону Москву без боя.

Ниже Филей Москву-реку пересекает жел.-дор. мост Западной железной дороги. Здесь будет построен новый мост длиной 180 м. Однопролетная металлическая арка будет опираться на береговые железобетонные устои. Согласно постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 8 сентября габарит моста будет соответствовать габаритам других мостов на канале.

Далее Москва-река делает петлю, которую спрямит Дорогомиловский канал.

Ниже — мост Окружной железной дороги.



Москва-река у Ленинских гор.

Следующая пристань — **Краснопресненский парк культуры и отдыха.** Здесь внимание туриста привлечет парашютная вышка, расположенная на самом берегу Москвы-реки. Рядом Трехгорная мануфактура, немного ниже новый мост метро, за ним **Бородинский мост** — один из лучших москворецких мостов, построенный в 1912 г.

За мостом находится конечная пристань водных трамваев линии Кунцево — Киевский вокзал и начальная пристань линии Киевский вокзал—Новоспасский мост.

Около пристани расположен Киевский вокзал.

в) Киевский вокзал — Новоспасский мост (14,5 км), Крымский мост — Ногатино (20,3 км)

От пристани Киевский вокзал идет наиболее оживленный и интересный участок Москвы-реки — Ленинские горы, Нескучный сад, Центральный парк культуры и отдыха им. Горького.

С реки открывается изумительная панорама на правый горный берег, покрытый садами и парками.

По красоте это лучший участок Москвы-реки.

С Ленинских гор открывается новая исключительной красоты картина — вид на Москву. Ажурным силуэтом вырисовываются новые постройки города, видны Кремль, жилой дом правительства, корпуса фабрик и заводов.

Ленинские горы и Центральный парк культуры и отдыха излюбленные места гулянья москвичей.

Приезжающие в пролетарскую столицу, хотя бы на несколько дней, также включают в свою «программу» осмотра Москвы и эти места.

На этом участке Москвы-реки следующие остановки водных трамваев: **Потылиха** (ф-ка Союзкино, кислотный з-д, рабочий поселок), **Ленинские горы, Музей, Лужники, Центральный парк культуры и отдыха.**

Москву-реку здесь пересекают два моста Окружной ж. д. (у Потылихи и Центрального парка культуры и отдыха) и городской Крымский мост.

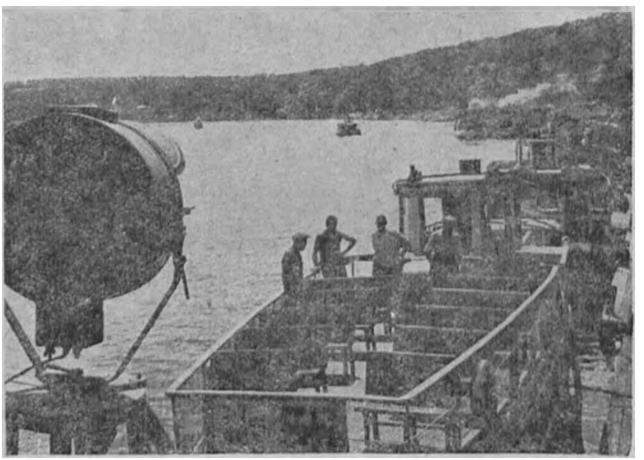
Москва-река у Нескучного.

Мосты Окружной железной дороги красивы и изящны. Габариты их вполне соответствуют габаритам мостов канала Москва — Волга.

Крымский мост, не удовлетворяющий требованиям городского движения Москвы, к тому же имеющий недостаточный габарит для прохода судов, в настоящее время перенесен на временные устои, на старом месте приступлено к сооружению нового моста.

От Крымского моста начинается водоотводный канал, по которому в текущую навигацию в связи с облицовкой канала и строительством мостов движения водных трамваев не будет.

На стрелке водоотводного канала после сноса мелких построек будет воздвигнут монумент в память



Москва-река у Ленинских гор.

полярного похода «Челюскина». По эскизу монумент представляет собой пятидесятиметровую пятигранную колонну из мрамора, заканчивающуюся вверху большим светящим маяком.

В колонну будут врезаны металлические изображения самолетов, на которых были спасены челюскинцы.

От Потылихи до Центрального парка культуры и отдыха и от последнего до с. Н. Котлы Москва-река делает еще две петли, которые будут спрямлены Лужнецким и Андреевским каналами.

Андреевский канал, длиной в 4.5 км, обойдя центральную петлю Москвы-реки в черте города, даст возможность крупным судам проходить прямо в юж-

Стрелка.

ную гавань, которая сооружается на территории бывшего Суркина болота, у выхода восточной ветви канала Москва — Волга.

Эти четыре канала (Хорошевский, Дорогомиловский, Лужнецкий и Андреевский) вместе с новыми плотинами и шлюзами в Карамышеве и Перерве обеспечивают судоходное освоение канала Москва—Волга и реконструируемого участка Москвы-реки Щукино — Перерва.

С навигации 1937 г. водные трамваи линии Киевский вокзал—Новоспасский мост, в связи с уничтожением Бабьегородской плотины, идут по основному фарватеру Москвы-реки.

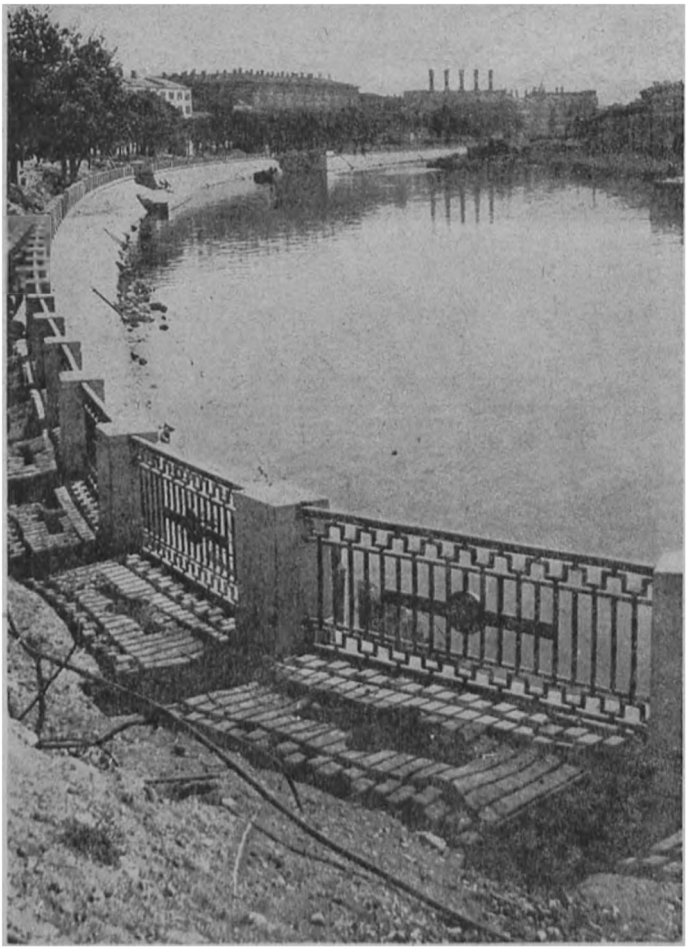
Участок Москвы-реки от Бол. Каменного моста проходит мимо Кремля. Здесь остановка катеров и теплоходов на левом берегу у Дворца Труда. Вблизи Новомосковская гостиница «Интуриста» (на правом берегу).

Ниже, у Устинского моста, в Москву-реку впадает р. Яуза. Напротив устья Яузы кожевенный институт. Далее водный трамвай минует строительство Краснохолмского моста. Следующая пристань будет **Новоспасский мост** (левый берег). Мост этот намечено также реконструировать.

Далее **Речной вокзал.**

Речной вокзал Московско-Окского речного пароходства, от него идут пароходы транзитных линий Москва — Горький, Москва — Уфа. Отсюда начинают рейсы экскурсионные пароходы.

Ниже речного вокзала — Даниловский мост, деревянный — один из крупнейших деревянных мостов в СССР.



Водоотводный канал.

Далее — с. **Кожухово** (лев. берег). Здесь подстанция МОГЭС, огороды.

Ниже Кожухова — Нагатино (затон, судоремонтные мастерские).

Здесь развернуто строительство Нагатинских мастерских.

Нагатинские мастерские в дальнейшем будут превращены в южный судоремонтный завод, занятый ремонтом катеров коммерческого и технического флота.

г) Речной вокзал — Андреевка — устье р. Пахры

От речного вокзала до Коломенского и ниже экскурсионная линия, обслуживаемая пятью комфортабельно отделанными пароходами (типа «Динамовец»).

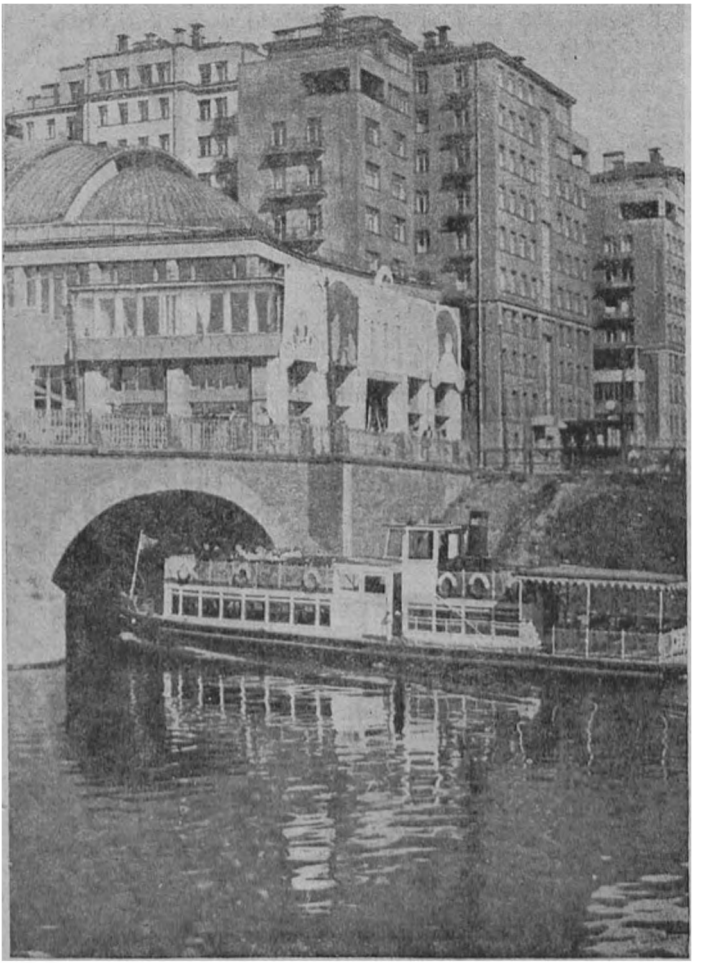
Пароходы двухэтажные, отделанные с большим изяществом, широкая верхняя палуба, столовая с рестораном, салоны.

Для массовок на пароходах организуются художественные выступления, а также предоставляется оркестр.

По желанию проводится на верхней палубе специальная беседа-экскурсия на тему: «Промышленная и социально-бытовая реконструкция Москвы».

Материалом для этой беседы служат встречаемые по пути об'екты нового строительства и сама Москва-река.

В селе Коломенском проводится историческая экскурсия, знакомящая по историческим памятникам с эпохой крепостничества в России в XVI—XVII вв.



Водоотводный канал у Дома Правительства.

Коломенское богато первоклассными архитектурными историко-бытовыми памятниками этих веков.

Отход пароходов экскурсионной линии производится от речного вокзала, где устроен специальный зал для пассажиров пригородных и экскурсионных пароходов.

В пределах города на левом берегу туристы увидят гиганты индустрии завод «Динамо», з-д им. Сталина, з-д «Шарикоподшипник» им. Кагановича. Далее — Алексеевский мост Окружной железной дороги, Ниж. и Вер. Котлы, Кожухово и Нагатино.

Ниже — территория б. Сукина болота. Здесь будет выход восточной ветви канала Москва — Волга. К навигации 1939 г. в этом месте будет построена гавань канала Москва — Волга.

Немного ниже у Перервы намечено построить временную нефтегавань, которая впоследствии будет перенесена к Пироговской плотине на Клязьме (к 1942 г.).

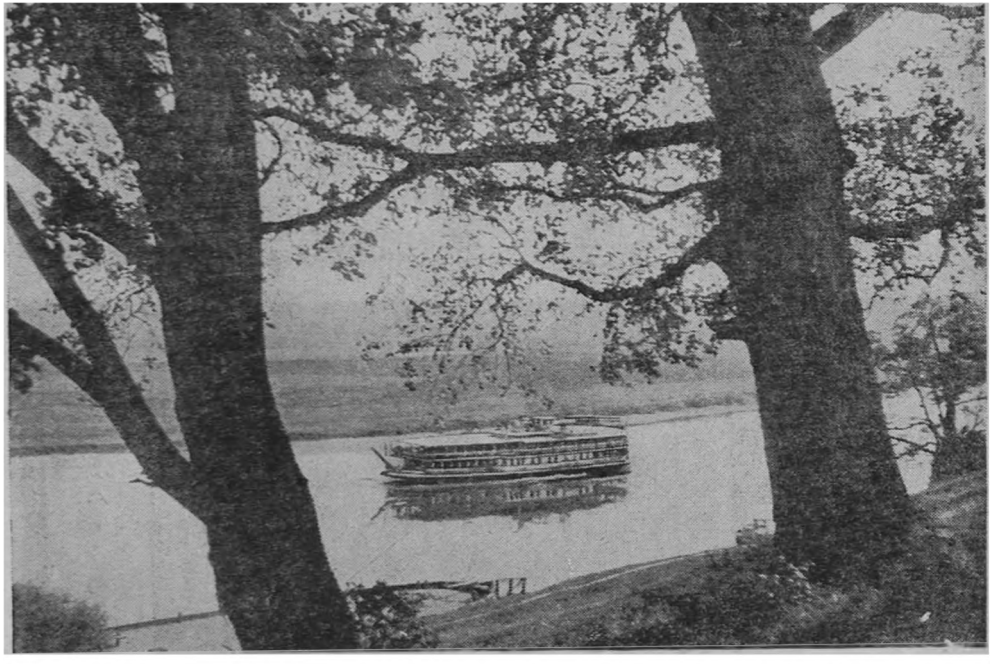
Перед Перервой экскурсанты увидят необ'ятное море воды.

Новая плотина даст здесь подпор уровня Москвы-реки на 2,8 м выше прежнего.

Перервинский узел (плотина, шлюз, деривационный канал, спрямляющий и ограждающий дамбу), архитектурно оформленный, является одним из крупнейших гидротехнических сооружений Союза.

Плотина построена семипролетной.

Шлюз рассчитан на пропуск большого нефтеналивного судна водоизмещением 18 тыс. тонн.



Москва-река у с. Коломенского.

Длина камеры шлюза 290 м, ширина 30 м и глубина 5,5 м.

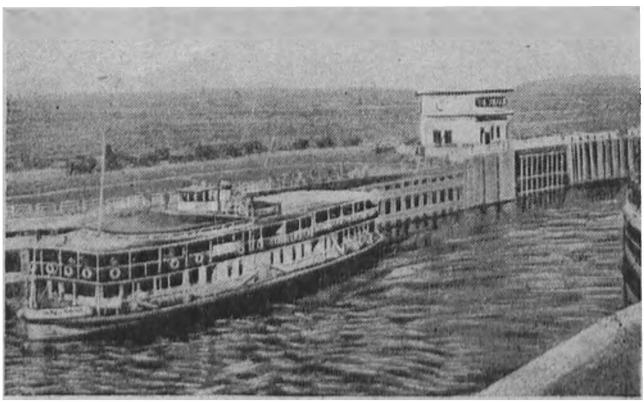
Все сооружения шлюза полностью механизированы.

Шлюз был принят в эксплоатацию осенью 1935 г., плотина закончена постройкой в 1936 г.

Перервинской плотиной и шлюзом заканчиваются сооружения канала Москва—Волга.

С борта парохода шлюз, обсаженный липами, желтой акацией, окруженный цветниками, производит исключительно сильное впечатление, особенно в сравнении со старым.

По мысли строителей канала Москва — Волга у начала его на Волге будет поставлена колоссальная статуя Сталина, у Перервы в конце канала бу-



Выход экскурсионного парохода из нового Перервинского шлюза.

дет воздвигнут обелиск В. И. Ленина Перервинскому шлюзу присвоено имя В. И. Ленина. Здесь первая остановка после Москвы транзитных пароходов.

Ниже Перервы с. **Коломенское** (правый берег), бывш. царская усадьба XVI—XVII вв. Здесь имеется ряд ценных памятников архитектуры, подлинные вещи XVII в. В Коломенском отделении Московского исторического музея находится перевезенный из Архангельска домик Петра I.

В Коломенском сохранилась церковная терраса с царским сиденьем. С этой террасы Иоанн Грозный любовался дикими забавами, устраиваемыми здесь на Москве-реке.

На Перервинском шлюзе можно сойти с парохода и дойти до Коломенского пешком (1½ км), оттуда

Коломенский музей.

через с. Котлы можно доехать трамваем № 18 до Москвы. Также можно, переехав на лодке на левый берег реки, приехать в Москву дачным поездом со ст. Перерва (1 км от шлюза).

У Коломенского правый берег Москвы-реки исключительно живописен.

Ниже внимание туриста привлечет с. Дьяково. Здесь было поселение финской народности, возникшее задолго до появления славян.

Далее пароход идет под жел.-дор. мостом Дзержинской ж. д. Ближайшая жел.-дор. станция от Москвы-реки—Ленино, бывш. Царицыно (19 км от Москвы).

Царицыно одна из интереснейших подмосковных усадеб. Здесь имеется большой парк с рядом беседок, искусственных развалин, прудами и Екатерининский дворец, сохранившийся в недостроенном виде до настоящего времени. Дворец этот строил талантливый русский архитектор Баженов.

Дворец намечено переоборудовать под загородную гостиницу для туристов и экскурсантов.

Далее, миновав **Братеево** (прав. берег), пароход входит в шлюз **им. Трудовой коммуны** (быв. Беседа).

Ниже шлюза расположены бывш. Николо-Угрешский монастырь, совхоз и детская колония НКВД. Колония за последние 2—3 года превратилась в крупный производственно-трудовой комбинат. Здесь вырос целый городок. С борта парохода видны большие здания колонии, среди них выделяется клуб.

Далее — **Дроздово** (прав. берег) и с. **Остров** (прав. берег) — исключительной красоты. Высокий холм, покрытый лесом, как лесной остров господ-

ствует над окружающими его лугами. Здесь имеется экскурсионная база. Село с парохода видно довольно продолжительное время.

Ниже — Лыткорино (лев. берег), **Молоково** (прав. берег), бывш. Ирининское — родина Героя Советского Союза летчика Молокова.

В 4 км ниже Молокова — **Андреевский шлюз.**

Ниже Андреевки в Москву-реку впадает река Пахра. Здесь конечная пристань экскурсионных пароходов. Против устья Пахры расположены села Вер. и Ниж. Мячково, известные своими каменоломнями. Из мячковского мрамора (известняка) строилась белокаменная Москва.

На р. Пахре расположена усадьба Горки. Здесь В. И. Ленин провел последние дни своей жизни. 19 октября 1935 г. в Горках скончалась старшая сестра Владимира Ильича А. И. Ульянова-Елизарова.

В Горках любил проводить часы досуга и труда великий русский писатель А. М. Горький. От пл. Ленинская. (20 км от Москвы) Дзержинская жел. дор. до Горок 2 км.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ПРИ СНК СССР

„АЭРОФЛОТ“

ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Перевозка пассажиров, почты, багажа и грузов по всем основным направлениям Советского Союза

В сеть воздушных сообщений включены города—Москва, Ленинград, Киев, Харьков, Днепропетровск, Одесса, Саратов, Сталинград, Астрахань, Казань, Свердловск, Новосибирск, Хабаровск, Владивосток, Ташкент, Актюбинск, Куйбышев, Ашхабад, Сталинабад, Тбилиси, Баку, Ереван и мн. другие.

Продажа билетов и прием багажа и грузов производится всеми аэропортами и городскими агентствами Аэрофлота.

Адреса и номера телефонов аэропортов и городских агентств Аэрофлота можно узнать в любом городском справочном киоске.

ШВЕЙКООПРЕМОНТ
КИРОВСКОГО РАЙОНА

ПРАВЛЕНИЕ

Балчуг, 15/1. Тел. В-1-60-83

Доводится до сведения всех граждан г. Москвы. Ввиду наступающего весенне-летнего сезона спешите отремонтировать свое платье. Принимается пошивка из нового материала по последним моделям 1937 года. Имеется американка моментального ремонта и утюжки в присутствии заказчика при кожевнических банях (Кожевническая ул.). Качество исполнения во всех пунктах ведется под наблюдением опытных закройщиков.

ПРИЕМНЫЕ ПУНКТЫ:

1. Пятницкая ул., д. 17.
2. Таганская пл., д. 1/86
3. Садовническая ул., 35
4. Садовническая ул., 4, тел. В-1-82-12
5. Балчуг ул., 15/1

Срок и качество гарантируются

ШВЕЙНАЯ ФАБРИКА

Треста местной промышленности Ростокинского Райсовета

ДОВОДИТ ДО СВЕДЕНИЯ ГРАЖДАН гор. МОСКВЫ,

что швейная ф-ка имеет филиалы по приему заказов на пошивку мужского, дамского пальто, костюмов и дамского верхнего платья под наблюдением лучших закройщиков.

ПРИЕМНЫЕ ПУНКТЫ НАХОДЯТСЯ:

1. 1-я Мещанская ул., д. 120 и 26.
2. Б. Спасская ул., д. 8, тел. К-0-78-78.
3. Домниковская ул., д. 5/27, тел. К-0-45-32.

Кроме того открыта мастерская по приему заказов дамского платья по адресу: Водопьяный пер., д. 4., тел. К-3-35-94

ФАБРИКА ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

на пошивку всевозможной спецодежды для гос. учреждений как по договорам, так и без договоров.

Астраханский пер., дом, 4, тел. К-5-48-77 и Домниковская ул., дом 5/27, тел. К-0-45-32.

Адрес правления и фабрики:
Водопьяный пер., 4, т. 3-35-94.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДОМ ТЕХНИКИ
Ж.-Д. ТРАНСПОРТА СССР

Крестовская застава, правое крыло Ржевского вокзала. Трамваи: 5, 17, 19, 39, 47; автобусы: 15, 28; троллейбус 2.

Открыт ежедневно с 10 до 17 часов.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДОМ ТЕХНИКИ ИМЕЕТ:

Экспозиционный зал с отделами паровозного и вагонного хозяйства, эксплоатации, пути, связи и СЦБ, электрификации и истории развития ж.-д. транспорта, оборудованный действующими моделями.

Кинодемонстрационный зал, в котором по предварительным заявкам проводится демонстрация технических кинофильм.

Лекционный зал, в котором проводятся лекции и доклады по вопросам техники и работы ж.-д. транспорта.

Техническую библиотеку и читальню, открытую для обслуживания посетителей с 10 до 17 ч, кроме общих выходных дней.

Фотолабораторию, изготовляющую фоторепродукции по заказам госучреждений. Имеется большой архив негативов по всем вопросам техники ж.-д. транспорта.

Центральный Дом Техники дает консультации по всем вопросам ж.-д. транспорта.

Экскурсиями руководят
специалисты-инженеры

Все мероприятия проводятся бесплатно.

СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНУ;
Д-3-25-60 до 78, доб. 5-34 86 и 5-31-06.

НАРКОМВНУТОРГ СССР

СОЮЗТЕКСТИЛЬШВЕЙТОРГ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ МАГАЗИНЫ
„СОЮЗТЕКСТИЛЬШВЕЙТОРГА"
имеют в большом выборе:

ткани хлопчатобумажные, шерстяные, шелковые, льняные;

готовое платье мужское, женское, детское;

головные уборы мужские, женские, детские;

меховые изделия.

При магазинах имеются
БЮРО ОБСЛУЖИВАНИЯ,
где производится
продажа фотоснимков,
фасонов последних мод
гг. Москвы, Ленинграда, Парижа, Лондона и Вены.

Даются консультации,
производится доставка покупок на дом

АДРЕСА МОСКОВСКИХ МАГАЗИНОВ:

№ 1. Кузнецкий мост, 14.

№ 2. Уг. Петровки и Кузнецкого Моста, 6/7.

№ 3. Ул. Горького, 79.

№ 4. Б. Серпуховка, 4.

№ 5. Бутырская ул., 37.

№ 6. Пятницкая ул., 13.

№ 7. Таганская площадь, 7.

№ 8. Уг. М. Дмитровки и Садовой.

№ 9. Уг. Бакунинской ул. и Гаврикова пер.

Магазины имеются во всех крупных городах СССР.

МОСТОРГ

ВСЕВОЗМОЖНЫЕ ТОВАРЫ:

Готовое платье, Конфекция, Обувь — модельная и стандартная, Ткани, Головные уборы, Галантерея, Белье, Трикотаж, Парфюмерия, Дорожные вещи, Игрушки, Принадлежности спорта, охоты, рыбной ловли, Музыкальные инструменты: духовые, щипковые и клавишные, Посудо-хозяйственные и др. товары.

В УНИВЕРМАГАХ и специализированных МАГАЗИНАХ

УНИВЕРМАГИ

№ 101—Красная пл. ВТР (б. ГУМ) тел. К 4-19-86
№ 102—ул. Горького, 38 „ К 2-04-41
№ 200—Петровка, 9 „ К 2-19 90

ДЕТСКИЕ УНИВЕРМАГИ

№ 104—ул. Горького, 68 тел Д 1-26-75
№ 4—Театральный пр., 3 „ К 5-19-52
№ 15—Сретенка, 3 „ К 4-99-69
№ 400 - Универмаг товаров по стандартным ценам, ул. Кирова, 6 тел. К 0-79-47

ШТУЧНАЯ ПРОДАЖА ТОВАРОВ ПО ЦЕНАМ:

3 руб., 5 руб., 10 руб., 15 руб., 20 руб, 25 руб.,

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ МАГАЗИНЫ

ТКАНЕЙ

№ 2—Мал. Колхозная пл., 8 тел К 3-16-49

ТЕКСТИЛЬНО-ШВЕЙНЫХ ИЗДЕЛИЙ

№ 3—Сретенка, 23. тел. К 5-20-63

ДАМСКОЙ КОНФЕКЦИИ

№ 5—Петровка, 10 тел. К 1-14-27

ГАЛАНТЕРЕЙНЫЕ, ТРИКОТАЖНЫЕ и ПАРФЮМЕРНЫЕ ТОВАРЫ:

№ 114—Петровка, 15/13 тел. К 0-43-69
№ 118—ул. Горького, 22 „ К 3-73-60
№ 162—Петровка, 7 „ К 3-29-37

ГОЛОВНЫЕ УБОРЫ

№ 9—Кузнецкий мост, 20 тел. К 1-12-45
№ 155—Столешников, 9 „ К 0-73-56

МЕХОВЫЕ ТОВАРЫ

№ 159—Столешников, 13 тел. К 4-73-54

КОМИССИОННЫЕ МАГАЗИНЫ

№ 123—Столешников, 14 тел. К 0-37-95
№ 36—Сретенка, 9 „ К 1-15-97
№ 154—ул. Горького, 12 „ К 4-30-01

СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНУ

ПОЛИКЛИНИКА

ЦЕНТРАЛЬНОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА

РЕНТГЕНОЛОГИИ И РАДИОЛОГИИ

МОСКВА, Солянка, 7, тел. Ж-1-12-63
Трамваи: 3, 2, 15, 21, 24, 27, 29, 31, 41 (до Дворца труда), А (до Яузских ворот).

ПРИЕМ

ВСЕХ ГРАЖДАН ПО ВСЕМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ

**ПРОФЕССОРАМИ,
НАУЧНЫМИ СОТРУДНИКАМИ
и ВРАЧАМИ-СПЕЦИАЛИСТАМИ**

Специальный прием больных с опухолями

Лечение лучами Рентгена и радия (опухоли, болезни крови, болезни кожи и другие).

ЭЛЕКТРОСВЕТОЛЕЧЕНИЕ, помощь на дому. ВСЕ ВИДЫ АНАЛИЗОВ. Плата по таксе

Открыта с 9 утра до 8 час. вечера
(КРОМЕ ОБЩЕВЫХОДНЫХ ДНЕЙ)

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕАТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ им. А. БАХРУШИНА

Москва, Лужниковская ул., 31/12, трамв. №№ Б, В, 19, 25, 33, 38, 48, 51, остановка Зацепа.

Музей отражает историю преимущественно русского театра с начала XVIII в. до наших дней

Материалы по истории театра — эскизы и макеты декораций и сценического оформления, эскизы костюмов и бутафорий, фотографии постановок столичных и провинциальных театров.

Портреты сценических деятелей.

Рукописи, автографы.

Подсобная библиотека по вопросам театра.

МУЗЕЙ ОТКРЫТ в общие выходные дни и революционные праздники с 12 до 6 ч. веч., 2, 8, 14, 20 и 26 с 2 до 8 ч. веч., в остальные дни с 10 до 4 ч. дня. **Музей закрыт** в выходные дни музея, т. е. 1, 7, 13, 19 и 25.

Запись на экскурсии по телефону В-3-02-41.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ
ЗАОЧНОГО ОБУЧЕНИЯ
ИНОСТРАННЫМ ЯЗЫКАМ
НКП РСФСР

„ИН-ЯЗ“

ПРИЕМ

НА ОТДЕЛЕНИЯ

АНГЛИЙСКОГО,
НЕМЕЦКОГО
И ФРАНЦУЗСКОГО
ЯЗЫКОВ

УСЛОВИЯ ОБУЧЕНИЯ
ЗА **50** КОП. МАРКАМИ

Москва, Кузнецкий мост, 3

Цена 1 руб.

НАРКОМПИЩЕПРОМ РСФСР

РОСГЛАВВИНО

ЛУЧШИЕ ВИНА

МОСВИНЗАВОДА

Особенно рекомендуем:

ПОРТВЕЙН №13

Кагор

ТОКАЙ

КОНЬЯК СТАРЫЙ